

DOS PROJECTES DE BARRIADA, A INCA, EN EL DARRER TERÇ DEL SEGLE XIX

PERE RAYÓ BENNÀSSAR

Durant tot el segle XIX la població a Inca augmentà de manera continuada. Entre els anys 1815 i 1875 la població absoluta esdevé més del doble, però el creixement és mínim entre 1875 i 1900¹. En canvi, l'activitat urbanística és escassa fins a l'any 1870 i intensa en el darrer del terç del segle XIX, puixança que continuarà al llarg del primer terç del segle XX.

Analitzant les dades anteriors, no podem atribuir el creixement urbà d'Inca, en el darrer terç del segle XIX, a l'augment de població, sinó a la bona conjuntura econòmica. Inca modernitzava la seva indústria de calçat i de tèxtil. Per altra banda, el conreu de la vinya experimentava un gran creixement, duplicant pràcticament la seva extensió entre 1819 i 1875².

A més, influeix en l'activitat urbanística, l'arribada del ferrocarril³ que uneix Inca amb la capital, fomentant el comerç. Poc temps després s'obren noves línies. Els dos projectes de barriada, que comentam, estan relacionats amb la construcció de la via fèrria. El primer, al costat de la carretera general de Palma a Alcúdia justifica la urbanització en el desenvolupament econòmic i en l'arribada del tren. El segon, és una conseqüència directa del ferrocarril i la necessitat d'unir la vila d'Inca amb l'estació.

¹ L'any 1815, Inca tenia 3.027 habitants i l'any 1.875, 7079. El creixement de la població absoluta entre 1875 i 1900 fou només de 500 habitants (BARCELÓ PONS, B.: *Inca y su termino*, p. 14. Palma. 1958).

² L'any 1891 hi havia 11 grans tallers de calçat i cinc fàbriques d'adobats de pell. Les vinyes ocupaven el 1819, 430 hes i, el 1875, 847 hes (BARCELÓ PONS, B.: *Inca y su término*, pp. 7 i 12).

³ El 1875 la companyia "Ferrocarriles de Mallorca" va inaugurar la línia d'Inca a Palma. El 1877, la mateixa companyia va posar en servei una línia fins al port de Palma. Entre 1878 i 1879 es varen acabar les línies de sa Pobla i de Manacor.

Exceptuant els dos projectes estudiats en el darrer terç del segle XIX, pràcticament, tots els altres⁴ consisteixen en alineacions, ampliacions de carrers i embelliments de zones urbanes que, en cap cas, augmenten el nombre d'habitatges, sinó que redueixen llur superfície, fet que reforça les causes econòmiques de les transformacions urbanes que experimentà Inca en aquesta època.

1. PROJECTE DE BARRIADA AL COSTAT DE LA CARRETERA GENERAL DE PALMA A ALCÚDIA (1872)⁵

El projecte fou redactat per l'arquitecte provincial Miquel Rigo Clar (1833-1876)⁶. El promotor fou Pere Mairata, propietari de uns terrenys rústics situats entre la carretera d'Alcúdia, el carrer de la Canaleta i la zona pròxima on es troben la Font, els Abeuradors i els Rentadors públics⁷.

La memòria justifica el projecte d'urbanització en el desenvolupament econòmic que experimentava la vila d'Inca i en l'arribada del ferrocarril que augmentaria, enormement, les comunicacions d'Inca amb la capital⁸. Considera no limitar l'estudi a la propietat de Pere Mairata sinó, també, fer-lo extensiu a les propietats rústiques contigües, ja que a causa de la bona conjuntura econòmica, si la població s'estengués en aquest sentit, el traçat de nous carrers estaria fet.

En el projecte urbanístic es senyalaven carrers nous, per tant els particulars havien de cedir els terrenys destinats a vies públiques i a altres funcions que es considerassin justes i equitatives.

La xarxa d'alineacions dels carrers havien de respectar dos principis: el paral·lelisme i perpendicularitat dels carrers en relació a la carretera de Palma a Alcúdia. Es tractava, doncs, d'una planificació ortogonal, amb carrers que es creuaven formant angle recte. Aquest principi, només, fou respectat en part: la conservació de la Font, els Abeuradors i els Rentadors públics⁹.

⁴ Projecte d'alineacions de places i carrers del centre d'Inca (1871), Projecte d'alineació i rasant del carrer del Triquet (1872), Projecte de façana pel costat Oest de la plaça de l'Església (1885), Projecte de pont sobre el torrent de Can Tabou (1888), Projecte d'alineacions dels carrers dels Àngels, de la Pau, de Bruy i de la placeta del Sol (1890), Projecte d'urbanització de la finca anomenada la Tanqueta (1891), Projecte d'alineació i rasant del carrer de Sant Francesc (1891).

⁵ Arxiu Històric Municipal d'Inca.

⁶ Es titulà (1869) a l'Escola Superior d'Arquitectura de Madrid. Projectà (1871) la seu del Banc Balear, al carrer de Sant Bartomeu de Palma, que es convertí (1874) en seu del Banc d'Espanya. Entre altres obres, també a Ciutat de Mallorca, planejà alguns edificis del carrer Palau Reial (*G. E. M.*, volum 14, p. 309. Promomallorca edicions S.L.). A Inca, redactà, a més, el Projecte d'alineacions de carrers i places del centre d'Inca. 1871 (A.H.M.I.).

⁷ La Font, els Abeuradors i Rentadors públics foren, lamentablement, enderrocats.

⁸ El ferrocarril Inca-Palma s'inaugurà tres anys després, l'any 1875.

⁹ En el projecte figura textualment, referint-se a aquestes edificacions: *construcciones que si bien por su orientación y disposición no merecen gran respeto, por ser recientes y de alguna importancia deben conservarse*. Aquesta frase ens permet afirmar que aquest conjunt d'edificacions foren bastides a la segona meitat del segle XIX.

D'acord, en part, amb els principis anteriors:

Es perllonga el carrer de la Glòria a través de l'edifici nº 18 del carrer de la Font, afectant un poc el nº 20, o sia s'obri el carrer des del carrer de la Font fins a la plaça de la Font Vella, tallant perpendicularment, el carrer de Bartomeu Coc¹⁰. L'eix del nou carrer es dirigeix al centre de la Font i, a més, és paral·lel a la carretera de Palma a Alcúdia.

A continuació es van traçant els nous carrers d'aquesta barriada que, deixant apart el carrer de Bartomeu Coc, el carrer de la Glòria i la plaça de la Font Vella ja anomenats, es denominen actualment carrer de la Puresa, carrer dels Rentadors, carrer de la Canaleta, carrer de l'Escorxador i carrer d'en Mairata¹¹.

Els carrers, en el projecte, havien de tenir una amplada de 10 metres (1,80 metres d'amplada cada una de les voreres, per als vianants, i 6,40 metres la calçada, per a carruatges i cavalleries). Els caps de cantó havien de formar xamfrà per facilitar el trànsit de carruatges i vianants.

2. PROJECTE DE BARRIADA (1885)¹²

El projecte fou redactat pel mestre d'obres Bartomeu Ferrà Perelló (1843-1924)¹³. La urbanització afectava els terrenys compresos entre l'estació, el torrent de Mandrava¹⁴, la carretera de Palma-Alcúdia i el carrer del camí de Lloseta¹⁵.

La planificació urbanística tenia com a objectiu prioritari la unió de la vila d'Inca amb l'estació del ferrocarril. En aquells moments l'única via directa entre Inca i l'estació era un tros de carretera de Palma a Alcúdia (carrer del General Luque fins al pont) i un camí que conduïa fins a l'edifici de viatgers de l'estació (actual carrer del tren fins a l'estació). Hi havia, també, un camí de servei, per a mercaderies, que es comunicava amb el camí de Lloseta (el carrer del Tren, des de l'estació fins a l'avinguda de les Germanies).

¹⁰ Aquesta zona fou afectada, posteriorment, per una reforma. El que, actualment, és el carrer de Bartomeu Coc, era ocupat per dos carrers, el de Lluc i el de Coc i, entre ells, dues illetes de cases, travessades pel carrer de la Glòria.

¹¹ Aquest carrer rememba, actualment, al promotor i propietari dels terrenys urbanitzats en aquesta zona.

¹² *Proyecto de barriada en el terreno comprendido por la Estación del ferrocarril, el torrente de ca'n Tabou, la carretera de Palma a Alcúdia y la calle camino de Lloseta, en la villa de Inca.* A.H.M.I.

¹³ Bartomeu Ferrà estudià a l'Escola Especial de Mestres d'Obres de València. Es considerat el representant més important de l'arquitectura historicista a Mallorca, destacant les seves obres neogòtiques. Es dedicà, també, a la literatura; com a escriptor, és un dels representants més importants del costumisme mallorquí. Fou un dels fundadors de la Societat Arqueològica Lul·liana, en el butlletí de la qual escriví nombrosos articles sobre l'arqueologia i la història de les belles arts a Mallorca (*G.E.M.* Volum 5, p.p. 264-265). Bartomeu Ferrà projectà, a Inca, la Façana pels edificis del costat oest de la plaça de l'Església, l'any 1885, coneguda com els Pòrtics, i la Reforma de l'Ajuntament el 1890 (RAYÓ, P.: *Itineraris urbans per la ciutat d'Inca*. p.p. 16-17-82-83. Ajuntament d'Inca. 1993).

¹⁴ La denominació de torrent de can Tabou que figura en el projecte no és la correcta. El torrent de can Tabou no passa per Inca. Neix al SE de Caimari i travessa els termes de Selva, Campanet i Búger, dessaiguant en el torrent de Massanella (*G.E.M.* Volum 17 p. 83). La denominació correcta és la de torrent de Mandrava o torrent d'Inca (*G.E.M.* Volum 10, p. 173).

¹⁵ El carrer del camí de Lloseta és, actualment, l'avinguda de les Germanies.

L'existència del carrer del pou d'en Morro¹⁶ que s'iniciava a la plaça del Mercat¹⁷ i es dirigia en línia recta cap al pou, permetria, amb una petita desviació, obrir un nou carrer que desembocàs en el centre de l'edifici de viatgers. El trajecte entre la plaça del Mercat i l'estació es reduiria en uns 200 metres.

Per a projectar les vies de la nova barriada agafaren, com a base, les alineacions del camí de la Tarongeta¹⁸ i del carrer del pou d'en Morro, utilitzant un sistema de planificació ortogonal amb carrers que es tallen perpendicularment.

El carrer principal¹⁹ que, des del pou d'en Morro, s'havia de dirigir cap al centre de l'estació, havia de tenir una amplada d'onze metres, la mateixa que l'arquitecte Miquel Rigo havia previst, anys abans, en el carrer de Lloseta. Aquesta amplària, una vegada descontades les voravies laterals i les cunetes pels arbres, quedaria reduïda a sis metres, es a dir, l'extensió indispensable perquè es puguin creuar els carruatges sense riscos ni inconvenients.

En el centre de la barriada, hi hauria una petita plaça²⁰ de 33,5 x 27 metres entre el carrer de la Tarongeta i el torrent de Mandrava. Aquesta placeta permetria utilitzar amb comoditat el pou públic existent i, a més, usar-la com a lloc de venda ambulants els dies de fira.

Els altres carrers hauran de tenir una amplada de set metres com a mínim, per afavorir la lliure circulació de carruatges i vianants, fent xamfrans en els angles de les il·letes per afavorir el trànsit.

El carrer del pou d'en Morro, amb una amplada de 4 metres de mitjana, haurà d'eixamplar-se fins arribar a 11 metres, ja que la circulació augmentarà considerablement. Convé tenir en compte que les cases que hi ha en el carrer són de poca importància i les expropiacions de poc valor. Aquesta ampliació del primer

¹⁶ El carrer del pou d'en Morro unia la plaça del Mercat amb el pou d'en Morro. L'any 1918 passà a denominar-se carrer del Bisbe Llopart (PIERAS, G.: *Inca 1872*, p. 112. Ajuntament d'Inca. 1995).

¹⁷ La plaça del Mercat és coneguda, avui, amb el nom de carrer de Jaume Armengol. A aquest batle d'Inca li dedicaren el carrer l'any 1931 (PIERAS, G.: *Inca 1872*, p. 110).

¹⁸ El camí de la Tarongeta correspondria a l'actual carrer de Ramon Llull.

¹⁹ Ara, des del carrer Jaume Armengol fins a l'estació, es denomina carrer del Bisbe Llopart, incloent l'antiga placeta del pou d'en Morro i la continuació del carrer fins a l'estació, que el projecte de barriada anomena carrer principal.

²⁰ Aquesta placeta, actualment, es un tram del carrer del Bisbe Llopart. En el centre s'hi troba el monument a Antoni Fluxà Figuerola (1853-1918), erigit l'any 1952.

²¹ Es llicencià a Madrid i en tornar a Mallorca va convertir-se en un dels arquitectes més prolífics de la primera meitat del segle XX. Durant la seva joventut, treballà d'acord amb la preceptiva artística modernista, per evolucionar posteriorment cap a formes eclèctiques i funcionals. Entre les seves obres destaquen el Teatre Líric (1900), l'Institut Ramon Llull (1916) ect. (*G.E.M. Volum 1*, p. 100). A Inca, Jaume Alenyar dirigí les obres de la Plaça de Toros (1910); projectà sa Quartera (1918); l'any 1927, a més de les obres d'alineació del carrer del Bisbe Llopart, projectà l'Eixample del Cementiri Municipal; i, l'any 1928, va concebre la seva obra urbanística més important, la Gran Via (RAYÓ, P.: *L'arquitectura a Inca durant el segle XX a I Jornades d'Estudis Locals*, p. 226. Ajuntament d'Inca. 1994).

tram del carrer del Bisbe Llopart fou projectada per l'arquitecte Jaume Alenyar Ginard (1869-1945)²¹ l'any 1927 i afectà la part dreta del carrer, motivant la reforma de Can Ripoll (1929)²².

El torrent de Mandrava es desviarà en el tram comprès entre el carrer de Lloseta i el de "Cometas"²³ per afavorir la suavitat de les rasants. El llit del torrent s'haurà d'empedrar, després de construir una claveguera coberta pel fons per recollir les aigües brutes que es trobaven embassades, podent causar un gran perjudici a la salut. L'any 1909 l'enginyer i mestre d'obres Sebastià Gelabert Oliver projectà un nou pont damunt el torrent de Mandrava en el creuer amb el carrer del pou d'en Morro. Aquest projecte s'inspirava en un anterior de l'any 1888, signat per Bartomeu Ferrà. No gaire temps després es cobria, en aquesta zona, el torrent de Mandrava i es construïa sa Quartera²⁴.

El projecte urbanístic suggereix els noms que s'han de posar als carrers de la barriada. Han de respectar-se els ja coneguts i acceptats: el carrer de la Tarongeta, el carrer del pou d'en Morro i el carrer de "Cometas". El carrer principal que va des de la placeta fins a l'edifici de l'estació ha de dir-se carrer de l'Estació²⁵; l'immediat inferior, paral·lel a l'anterior s'anomenarà carrer dels Passatgers²⁶, ja que serà el segon en importància pel trànsit de vianants; l'immediat superior, paral·lel als anteriors, es denominarà carrer de les Mercaderies, nom que es conserva actualment; al subsegüent se l'anomenarà carrer del Bestiar²⁷; el carrer transversal superior, paral·lel al carrer de la Tarongeta, es dirà carrer dels Malferits, en memòria dels barons il·lustres d'aquest llinatge, denominació que es conserva actualment; i la placeta, on comença el carrer de l'Estació tindrà el nom de placeta del pou d'en Morro²⁸.

La major part dels edificis de la nova barriada es construïren al llarg del primer terç del segle XX. Molt d'ells ja han estat transformats o enderrocats, emperò l'antic carrer de l'Estació, exceptuant alguns desastres urbanístics, conserva una gran unitat²⁹.

²² La reforma, duta a terme per l'arquitecte Josep Oleza Frates, consistí en la construcció de la torre i la planta baixa del carrer del Bisbe Llopart (RAYÓ, P.: *Itineraris urbans per la ciutat d'Inca*, p. 24).

²³ Es tracta del carrer d'Antoni Fluxà, conegut des de molt antic com a carrer de ses Miloques i més endavant com carrer Fondo (PIERAS, G.: *Inca 1872*, p. 114).

²⁴ Sa Quartera nova es construí entre 1818 i 1820. Fou projectada per l'arquitecte Jaume Alenyar Ginard (RAYÓ, P.: *Itineraris urbans per la ciutat d'Inca*, p.p. 28-29).

²⁵ Ara és el darrer tros del carrer del Bisbe Llopart.

²⁶ Ara és el tram final del carrer d'Antoni Fluxà.

²⁷ Actualment és el carrer de Bartomeu Far.

²⁸ Avui és un tram, més ample, del carrer del Bisbe Llopart.

²⁹ En el darrer tram del carrer del Bisbe Llopart, antic carrer de l'Estació, es conserven els edificis de Can Fluxà (1910-1911) i Can Mir (1911-1914), obres de l'arquitecte Guillem Reynes i Font (1877-1918), a més d'altres cases d'interès (RAYÓ, P.: *L'arquitectura a Inca durant el segle XX a l'Jornades d'Estudis Locals*, p. 225).